

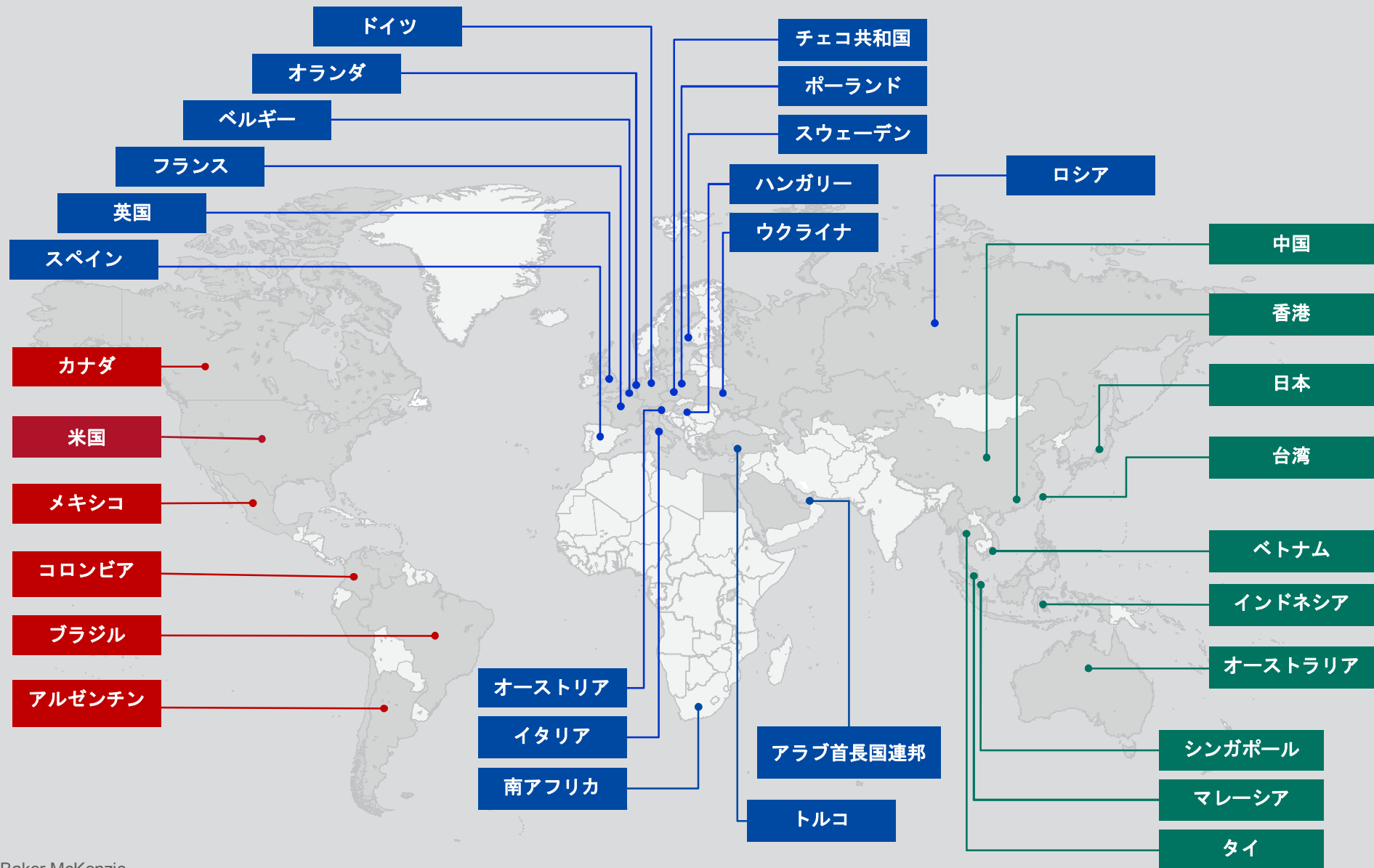


自動運転をめぐる法制度に関するグローバルサーベイ

**Baker
McKenzie.**

調査レポート要約版

調査対象国—米州、アジア、欧州、中東アフリカの33か国



調査結果の主なポイント

1 法制度

調査対象国の過半数が、自動運転に関する明確な法規制を設けていない

2 走行テスト

公的・民間各部門で自動運転車の走行テストが開始されており、今後増加する見通し

3 国の政策

調査対象国の大半の政府が、自動運転技術の開発に前向きな姿勢を示している

4 損害賠償責任

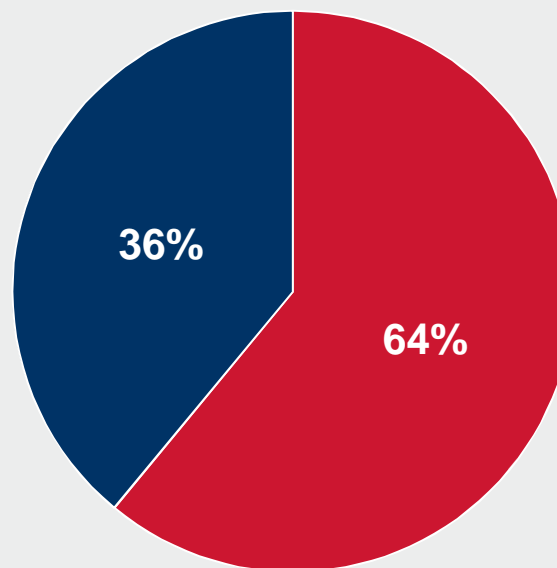
自動運転における損害賠償責任に関する潜在的な課題については未だ統一的な見解がないため、民事、刑事、製造物責任の各観点からの検討を要する

1. 法制度：調査対象国の過半数が、自動運転に関する明確な法規制を設けていない

調査対象国33か国中の12か国が自動運転に特化した法律、規制、ルール等を設けているが、残りの21か国にはない。ただし、このうち4か国（ポーランド、中国、アラブ首長国連邦、英国）は法律案を有する。



現在の道路交通法の限界が顕著に表れたといえる。現状の規制では、「ドライバー」「運転」「コントロール」等の定義が、人間が運転することを前提として定められていることが多く、その結果多くの国で、自動運転が現行の道路交通法の射程範囲外となる。



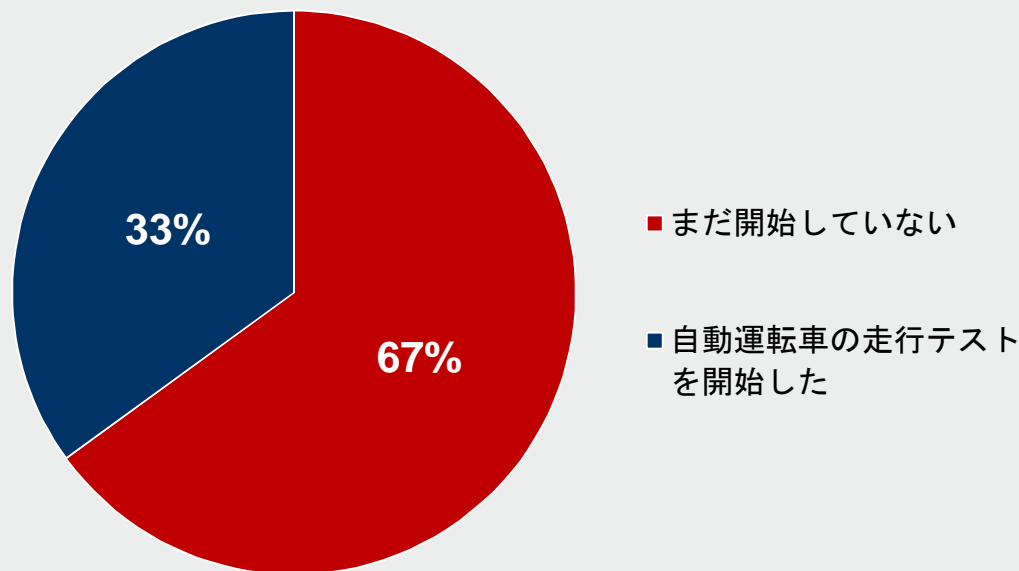
- 自動運転車に特化したルール等は設けていない
- 自動運転車に特化した法律またはルールを設けている

2. 走行テスト：公的・民間各部門で自動運転車の走行テストが開始されており、今後増加の見通し







2016年から2017年にかけて、多くの国が自動走行に関するテストを実施。調査対象国33か国中11か国が既に公的機関または民間主導での自動運転車の走行テストを開始している。



多くの走行テストは依然として研究開発（R&D）段階のもので、車種、制御系（ハンドル操作、ブレーキ等）、速度、走行距離などの試験を行っている。現時点では、多くの国で、人間のドライバーが「いつでも手動運転に切り替えられるよう待機していること」（ドイツ）が要件となっている。



2. 走行テスト：公的・民間各部門で自動運転車の走行テストが開始されており、今後増加の見通し

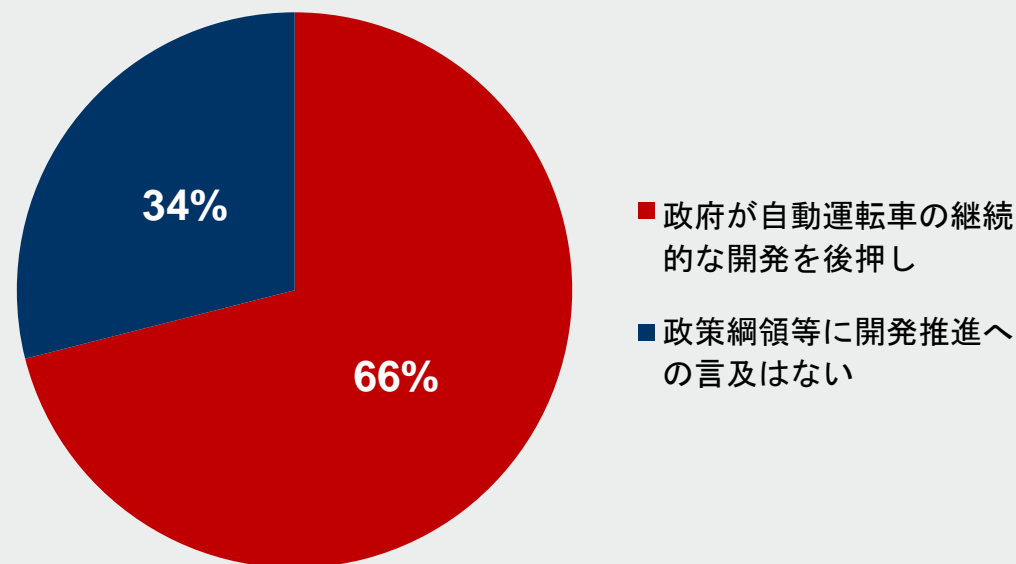
 中国	民間主導で北京の自動車専用道路において最高時速100キロの走行テストを実施（2017年）
 スペイン	速度調整、追い越し、車線変更に関する計600キロの走行テストを実施（2016年）
 ウクライナ	自動走行の軍事装甲車の走行テストを実施したとの報道（2016年）
 英国	UK AutodriveがEmergency Vehicle Warning（緊急車両接近通知）、Intersection Collision Warning（衝突の恐れがある場合の交差点侵入警告）、およびIn-Vehicle Signage（道路交 通情報の車内表示）に関する試験を実施（2017年）
 ロシア	国内のテクノロジー企業Cognitive Technologies社とRosselmash社が自動運転コンバイン収 穫機の試験を実施中（2017年）
 米国	カリフォルニア州の郡の一つが、ハンドル、ブレーキ、アクセル、人間のドライバーなし で、EasyMile社製自動運転シャトルバスの公道走行テストを開始（2017年）

3. 国の政策：調査対象国の大半の政府が、自動運転技術の開発に前向きな姿勢を示している

自動運転技術への対応の重要さが認識される中、オートメーション技術の進歩に伴い、各国政府は、国レベル、国際レベルの双方で政策を見直す必要に迫られている。



自動運転技術は「デジタル産業革命における重要分野」（ハンガリー）の一つとされ、2017年には英国女王がスピーチの中で「自動運転技術とインフラの向上に向けた政府の前向きな姿勢」（英国）に言及した。その一方で、国際レベルでの規制・フレームワークづくりが必要という認識や（イタリア）、自動運転車の利用のための技術の導入にあたって、一番の障害は、法規制の見直しであるとの見解もある（スペイン）。



4. 損害賠償責任：自動運転時の損害賠償責任に関する課題については統一の見解がなく、民事、刑事、製造物責任の各観点からの検討を要する

- ✓ 調査対象国に、自動運転を想定した保険や損害賠償責任を規定する法律を有する国は**なかった**。
- ✓ 自動運転における損害賠償責任や保険に関する課題について検討を始めた国もある。



イタリア

政府は2018年8月29日までに、「総合的な都市開発に向けた技術的基盤を構築するための、自動車へのブラックボックスまたは同様の電子装置の搭載」について定める政令を制定する予定



英国

2017年6月の女王のスピーチによれば、Automated and Electric Vehicles Bill（自動運転車と電気自動車に関する法案）には「自動運転車における損害賠償責任と保険に関する規定が盛り込まれる」ことが予想される



Appendix

本調査レポートの詳細

本調査レポート本文では、下記の質問項目に関する各国の回答を記載しています。

1. 自動運転車

- (a) あなたの国では、自動車に関する主たる規制は、国または州のいずれ（または両方）のレベルで行われていますか？
- あなたの国では、上記のいずれかのレベルで、自動運転車に関する規制が存在しますか。存在する場合、内容を教えてください。
- あなたの国では、自動運転車を定義するに当たり、SAE J3016に規定された自動運転のレベルが用いられていますか？
- (b) あなたの国では、自動車製造企業やIT企業などが公道で自動運転車の走行実験を行うことに関して、法令による許可、禁止または制限が設けられていますか？
- (1) 自動運転車が一定の基準を満たすこと、または認可手続をパスすることが求められますか？
- (2) たとえば、一定の国では自動運転車に事故時のデータ記録装置を装備することを要求していますが、このように、自動運転車が特定のハードウェアまたはソフトウェアを装備することが求められていますか？
- (3) 実験を行う企業は管轄の政府機関から特別なライセンスや許可を取得する必要があるとされていますか？
- (4) 実験を行う企業は保険に加入する必要がありますか？自動運転車に特有の保険の条件はありますか？
- (5) 自動運転車が事故に巻き込まれた場合、実験を行った企業が事故から生じたすべての損害について責任を負うものとされていますか？
- (6) このほかに、自動運転車について公道で走行実験を行う際に必要な条件があれば教えてください。法令のほか、関連政府機関により発出されたポリシーステートメントやガイドラインに記載しているものも含めてください。
- (7) 上記の要件は私有地において走行試験を実施する場合にも適用されますか？その場合、どの要件が私有地での試験にも適用になるのか教えてください。
- (8) 自動運転車の走行試験は実際に行われていますか？その場合、
- (A) 実験内容は公表されていますか？
- (B) どのような主体が試験を行っていますか？

本調査レポートの詳細

1. 自動運転車（続き）

あなたの国では、ユーザーが公道で自動運転車を私的に利用することに関して、法令が許可、禁止、制限を行って
ていますか？

- (c)
- (1) 自動運転車が満たすべき基準、パスしなければならない認可手続きがありますか？
 - (2) たとえば、一定の国では自動運転車に事故時のデータ記録装置を装備することを要求していますが、このよう
に、自動運転車が特定のハードウェアまたはソフトウェアを装備することが求められていますか？
 - (3) ユーザーは、管轄の政府機関から特別なライセンスや許可を取得する必要があるとされていますか？
 - (4) ユーザーは保険に加入する必要がありますか？ユーザーが私的に利用する自動運転車に特有の保険の条件はあ
りますか？
 - (5) 自動運転車が事故に巻き込まれた場合、ユーザーが事故から生じたすべての損害について責任を負うものとさ
れていますか？

(d) あなたの国では、ユーザーが公道で自動運転車を私的に利用する場合に、これを許可、禁止、制限する車両安全上
の規制がありますか？

(e) このほかに公道で自動運転車を利用する場合に満たすべき条件があればその概要を教えてください。法令のほか、
関連政府機関により発出されたポリシーステートメントやガイドラインに記載しているものも含めてください。

本調査レポートの詳細

2. 規制機関および指針（ポリシー）

- (a) 米国では、運輸省道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration）が自動運転車に関する連邦指針を発出していますが、あなたの国では類似の指針が発出されていますか？
- (b) 発出されていない場合、あなたの国の政府または政府の代表は、自動運転車ないし自動運転車の導入を促進するための道路インフラの整備についての、政府の態度表明ないし規制見込に関して、公的なステートメントを出していますか？
- (1) その場合、該当するステートメントを教えてください。
- (c) あなたの国では、自動運転車に適用することを明示した法令の草案が作成されていますか？
- (1) その場合、これが法律として成立する蓋然性について教えてください。
- (d) あなたの国で、自動運転車に対する管轄権を有する規制機関はどこになる見込みか教えてください。

お問い合わせ先



穂高 弥生子

自動車産業グループリーダー
コーポレート／M&Aグループパートナー
yaeko.hodaka@bakermckenzie.com



達野 大輔

自動車産業グループメンバー
情報通信・知的財産グループパートナー
daisuke.tatsuno@bakermckenzie.com

本調査レポートにご関心のある方は、上記までご連絡ください。

www.bakermckenzie.co.jp

ベーカー&マッケンジー法律事務所（外国法共同事業）はスイス法上の組織体であるベーカー&マッケンジーインターナショナルのメンバーファームです。ベーカー&マッケンジー法律事務所（外国法共同事業）及びベーカー&マッケンジーインターナショナルのその他のメンバーファームは、日本においては弁護士法人ベーカー&マッケンジー法律事務所を通じて業務を提供します。専門的知識に基づくサービスを提供する組織体において共通して使用されている用語例に従い、「パートナー」とは、法律事務所におけるパートナーである者またはこれと同等の者を指します。同じく、「オフィス」とは、かかるいずれかの法律事務所のオフィスを指します。